SKRZYDŁA I MOTOR

tygodnik młodzieży lotniczej



NR 34 – 35 (218-219)

15 – 29 SIERPNIA 1950

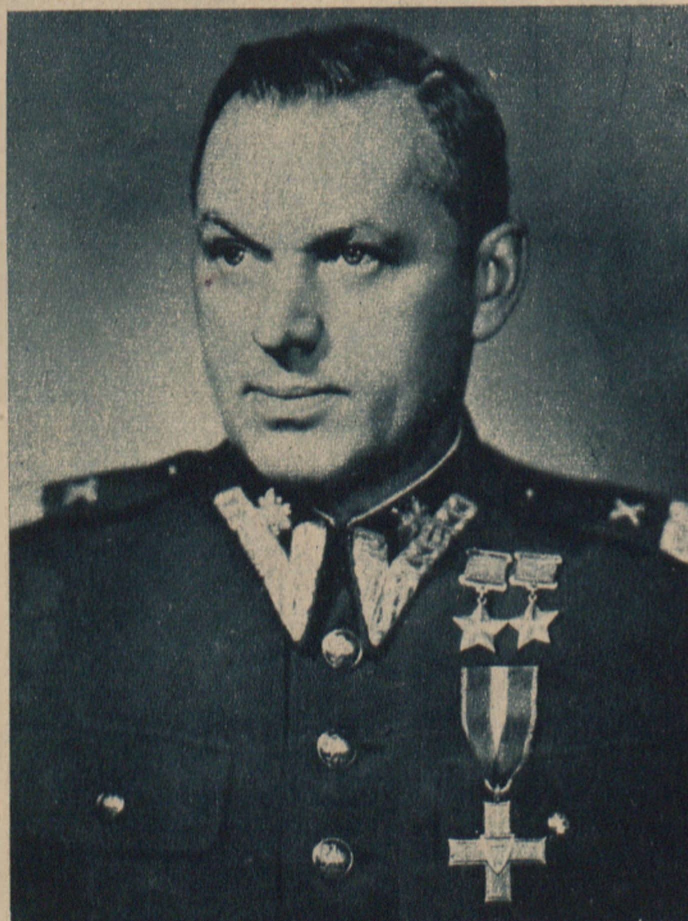
ŚWIĘTO LOTNICTWA 1950



Niechaj mnożą się i doskonalą w trosce o pokój i niepodległość Ojczyzny bojowe eskadry powietrzne naszego lotnictwa wojskowego. Niechaj w coraz szybszym tempie wzmacnia swój zasięg polskie lotnictwo komunikacyjne, niech rosną kadry pionierów i doświadczonych lotników w cywilnej służbie powietrznej.

Wciągajcie do nauki i pracy wielotysięczne zastępy młodzieży polskiej, która marzy o sukcesach naszych wysiłków w powietrzu, w lotnictwie, w przemyśle lotniczym i komunikacji.

(Z przemówienia Prezydenta Bolesława Bieruta na Święcie Lotnictwa w 1947 roku).



Ludowe Wojsko Polskie widzi we wszystkich formach pracy Ligi Lotniczej poważny czynnik w tworzeniu silnego zaplecza i rezerw lotniczych, gwarantujących szybki i masowy wzrost naszej potęgi w powietrzu.

Bierzcie sobie za wzór wspaniałe osiągnięcia lotników radzieckich, którzy pokazali światu całemu, że potrafią latać coraz szybciej, wyżej i lepiej.

Niechaj twórcza praca pod hasłem „Lotnictwo strażnikiem pokoju" stanie się silnym elementem w walce mas pracujących całego świata o pokój, postęp i socjalizm.

(Z listu Marszałka Polski Konstantego Rokossowskiego z okazji wydania 200-go numeru tygodnika „Skrzydła i Motor").



NASZE lotnictwo

Kilka dni temu wpadła mi w ręce pewna książka, wydana w Stanach Zjednoczonych. Jej autorem jest niejaki James Straubel, który podczas II-ej wojny światowej był pilotem w eskadrze amerykańskich bombowców, biorącej udział w walkach na Dalekim Wschodzie. Treść książki jest czysto „amerykańska": pijaństwo, awantury, loty bojowe, urlop i znowu pijaństwo.

Jest jednakże w niej pewien fragment, który mną wstrząsnął. Muszę Wam go przytoczyć. Otóż Straubel (bo książka jest jego pamiętnikiem) opowiada, jak lekko „podchmielony" prowadził bombowiec B-29 na trzeci w ciągu dnia lot bojowy nad jedno z niewielkich miasteczek, leżących na południowym wybrzeżu Japonii.

Posłuchajcie, co pisze o tym Straubel:

„Kiedy byliśmy ok. 5 km od Yoshiwaki, zacząłem gwałtownie wytracać wysokość. Artyleria przeciwlotnicza w ogóle nam nie zagrażała, toteż lecieliśmy na minimalnej wysokości. W pewnej chwili zauważyłem na drodze z Yoshiwaki do Katashidze kilkadziesiąt osób cywilnych, ciągnących ze spalonego miasta z resztkami dobytku. Natychmiast zerwałem się z siedzenia — poleciłem Charlesowi, aby pilotował maszynę i prześlizgnąłem się do stanowiska Hopkinsa — strzelca pokładowego. Schwyciłem za rękojeść, poczekałem chwilę, aż ci na dole wejdą w mój celownik i — nacisnąłem spust...".

*

Nie wiem, gdzie jest i co porabia obecnie pan Straubel. Nie jest wykluczone, że to on sam we własnej osobie siadł znowu za sterem bombowca, że znowu dokonuje bandyckich, zbrodniczych nalotów, tym razem—na bezbronną ludność miast i wsi wyzwolonej Korei. Bo we krwi takich powietrznych bandytów (przecież nie można tu użyć innego słowa) leży mord, żądza zniszczenia i grozy, niezależnie od tego, czy na skrzydłach ich samolotu widnieją czarne krzyże, białe gwiazdy czy trójbarwne koła. To rodzina zbrodniarzy, zaprzedanych władzy kapitalistów.

— Niewesołe to rozważania — powiecie zapewne — do czego doprowadza człowieka zbrodniczy ustrój, oparty na krzywdzie i wyzysku ludzi pracy!

A no, cóż, niewesołe. Kiedy jednak zastanawiałem się nad poniżającą rolą lotnika w państwie kapitalistycznym, wykonującego ślepo najbardziej bestialskie, zbrodnicze polecenia swoich mocodawców, siedzących bezpiecznie w gabinetach swych banków, przyszło mi na myśl przedstawienie, które właśnie w zeszłym tygodniu widziałem w teatrze. Treść jego także była lotnicza. Bombowiec po wykonaniu zadania bojowego dostaje się w silny ogień zaporowy hitlerowskiej artylerii przeciwlotniczej. Ginie nawigator, strzelec pokładowy, maszyna jest uszkodzona. Pilot, mimo ran mógłby wyskoczyć ze spadochronem, woli jednak śmierć niż niewolę: kieruje płonący samolot na hitlerowski transport z benzyną.

Wiecie zapewne, o kim to mowa? Tak jest. To prawdziwa historia Bohatera Związku Radzieckiego Mikołaja Gastello.

Co za ogromna, niesłychana różnica pomiędzy tymi dwoma lotnikami! I Straubel — zdawałoby się — człowiek i Gastello— człowiek. Obaj piloci — bombowcy. A jednak...

Doszliśmy do najważniejszej sprawy. Duch żołnierza, jego wierność, zdolność do poświęceń, świadomość, posłuszeństwo — określa się słowem „morale". Ustrój, w jakim żołnierz (a więc i lotnik) żyje, w jakim się wychował, środowisko, z którego wyszedł, kształtuje jego morale. Komu winien być wierny i posłuszny żołnierz armii kapitalistycznej? Kapitalistycznemu rządowi, prowadzącemu zaborczą, niesprawiedliwą wojnę! Dlatego też żołnierz, ślepo posłuszny kapitalistycznym zbrodniarzom, walczący w imię niesłusznej sprawy nie jest zdolny do bohaterstwa i poświęcenia. Armia, składająca się z takich żołnierzy prędzej czy później ponosi klęskę.

Jakże inne jest morale żołnierza armii ludowej, która służy sprawie pokoju, sprawiedliwości, demokracji! Bezgraniczna ufność i wierność sprawie socjalistycznej ojczyzny, odwaga i poświęcenie, wysoki poziom umiejętności fachowych i świadomości politycznej — oto cechy, które posiada żołnierz armii, walczącej o słuszną sprawę. Bohaterstwo zostało odarte z barwnych piórek niecodzienności. Jeśli potrzeba — staje się udziałem każdego żołnierza tej armii. Tak wychowuje go ludowy ustrój. Nie darmo śpiewają żołnierze radzieccy w jednej z niezliczonych swoich pieśni: „Kiedy Ojczyzna każe być bohaterem — u nas bohaterem staje się każdy!".

*

Na przykładzie tych ludzi, na historii ich życia i pracy dla socjalistycznej ojczyzny uczyły się, uczą i uczyć będą pokolenia polskich lotników. Pierwsi, ci z Grigoriewskoje, Wolska i Czkałowa, uczyli się jej bezpośrednio od radzieckich instruktorów i oficerów. Ich młodsi koledzy — w pierwszych w Odrodzonej Polsce szkołach lotniczych. Wy — uczycie się jej dziś w modelarni, szkole szybowcowej, aeroklubie.

To, że polskiego lotnika wychowuje nasza władza ludowa, że uczy się on na tradycjach sokołów stalinowskich, decyduje o jego obliczu. Nasz lotnik nie będzie nigdy za sterem samolotu, który dokonywałby zbrodniczych nalotów na bezbronną ludność, który bombardowałby otwarte miasta i wsie, muzea, szpitale, zabytki, biblioteki. Naszemu lotnikowi wrogą i obcą jest wszelka wojna zaborcza, przemoc czy podbój. Obce i nienawistne jest mu pragnienie zdobywania cudzych ziem i bogactw.

Bliskie i zrozumiałe jest natomiast naszemu lotnikowi szlachetne uczucie umiłowania robotniczo - chłopskiej Ojczyzny, kroczącej do socjalizmu, ludu pracującego, bezpieczeństwa i ładu w jego kraju, a nade wszystko pokojowej, twórczej pracy.

I jeśli dziś, w dniu piątego w wyzwolonej ojczyźnie Święta Lotnictwa mówimy, że nasze lotnictwo jest tak silne, jak nie było nigdy dotąd, wiemy, na czym polega jego siła. To przede wszystkim — ludzie — synowie robotników i pracujących chłopów, wychowani przez Ludową Polskę, posługujący się najnowocześniejszym i najdoskonalszym sprzętem, wierni tradycjom stalinowskich sokołów. *(wig).*



Błękitny Artykuł

Spójrz — czy widzisz, jak uwijają się na błękitnej kopule nieba samoloty, jak zwijają się w beczkach, pętlach, przewrotach, spadają błyskawicznie w dół i pną się pionowo w górę, jak w ryku silników mkną z wielką szybkością, by przelecieć nad Tobą i błyskawicznie zniknąć!

Piętrzą się białe cumulusy — świeci słońce. Wszyscy są radośni, podnieceni — patrzą, uśmiechają się, podziwiają... Dumnie patrzą w niebo.

Jest Święto Lotnictwa Polskiego.

Poraz szósty podziwiamy wspólnie wspaniałe ewolucje polskich pilotów. Spoglądamy w niebo i szukamy znajomych maszyn. Znajdujemy je, ale oprócz śmigłych „Jaków“, garbatych „Iłów“ i poważnych „Peszek“ widzimy nowe sylwetki samolotów nieoglądanych dotychczas maszyn.

Przed naszymi oczyma przelatują nowoczesne szturmowce widzimy poważne Tu-2, mkną z szybkością błyskawicy samoloty odrzutowe. Lecz podziwiamy nie tylko samoloty wojskowe. Przelatują nad nami produkowane seryjnie w kraju samoloty sportowe CSS-13, popisują się „Zuch“ i „Junak“ — oglądamy „Pegaza“. Loty „ABC“, akrobacje „Muchy“ i „Sępa“ — lata na plecach „Jastrząb“.

Zmieniło się wiele w błękicie polskiego nieba w porównaniu z rokiem ubiegłym, jak wiele zmieniło się również w naszym ludowym lotnictwie.

Szóste w Polsce Ludowej Święto Lotnictwa obchodzimy w pierwszym roku wielkiego Planu Sześcioletniego — planu, który zmieni i przeobrazi oblicze naszego kraju, uczyni z Polski kraj silnie uprzemysłowiony. Obchodzimy nasze święto w pierwszym roku planu budowy lepszego, jaśniejszego życia, planu, w którym zbudujemy fundamenty socjalizmu w Polsce.

To pierwsze w Planie Sześcioletnim Święto Lotnictwa obchodzimy uroczyściej, niż zwykle. Obchodzimy je, podsumowując dotychczasowe osiągnięcia i wzmagając nasze wysiłki do wykonania nowych, oczekujących nas w ramach Lotniczej Sześciolatki zadań.

W ciągu ostatniego roku nastąpił w lotnictwie sportowym zdecydowany przełom, który pozwolił na ścisłe i realne planowanie naszej pracy, na wielokrotne powiększenie jej zakresu i rozmachu.

Całokształt zagadnień lotnictwa sportowego przejęła Liga Lotnicza, potężna i jedyna w Polsce organizacja, która prowadzi szkolenie lotnicze młodzieży, od modelarstwa, przez szybownictwo i spadochroniarstwo — do lotnictwa silnikowego!

Praca Ligi Lotniczej została włączona w rytm wysiłków polskiej klasy robotniczej, w rytm budowy lepszego jutra naszej Ludowej Ojczyzny.

Ruch współzawodnictwa zatacza na terenie lotnictwa sportowego coraz szersze kręgi — ogarnia żywiołowo wszystkie ogniwa organizacyjne Ligi Lotniczej. Powstają coraz to nowe „Eskadry Sześciolatki“ w aeroklubach, a na terenie małego lotnictwa „Zespoły Sześciolatki“, które podejmują konkretne długofalowe zobowiązania lepszej nauki i pracy w rozbudowie naszych ludowych skrzydeł.

W pierwszy rok wielkiego Planu Sześcioletniego nasze lotnictwo sportowe wystartowało pomyślnie.

Już w pierwszym półroczu lotnictwo sportowe osiągnęło znaczne sukcesy. 16 czerwca Śląski Aeroklub Ligi Lotniczej zameldował o wykonaniu 200% rocznego planu przelotów szybowcowych. Kielecki ALL wykonał plan w 130%, Wrocławski — w 126%.

Piloci sportowi LL wzięli po raz pierwszy udział w zwalczaniu szkodnika leśnego — mniszki brudnicy w terenie górskim i w zwalczaniu stonki ziemniaczanej, wykonując pomyślnie pierwsze akcje na rzecz gospodarki narodowej. Coraz więcej ludzi pracy korzysta z pomocy samolotów sanitarnych, w wypadku, kiedy zajdzie potrzeba natychmiastowego przewiezienia ciężko chorego. Samoloty sportowe w coraz większym stopniu docierają na wieś, przewożąc między innymi książki i prasę.

Ofensywa szybowcowa, rozpoczęta w marcu br., przyniosła w efekcie kilkanaście pięknych wyczynów sportowych. Ustalono względnie poprawiono już około 20 krajowych rekordów szybowcowych.

Z dnia na dzień rośnie poziom ideologiczny i poziom wyszkolenia lotniczego naszych pilotów sportowych. Lotnictwo sportowe, stanowiące mocne i zwarte zaplecze dla ludowego lotnictwa wojskowego, staje się z każdym dniem silniejsze.

Ludowe Lotnictwo Wojskowe stoi na straży pokoju i nienaruszalności naszych granic. Kadry najczujniejszych i najwierniejszych strażników socjalistycznego budownictwa rosną i podwyższają ciągle swe umiejętności.

Szybciej, zwinniej i śmielej tną powietrze skrzydła samolotów. Poprzez krąg śmigła coraz jaśniej i dalej patrzą oczy naszych pilotów w radosną przyszłość naszego życia — w Plan Sześcioletni. W dniu Święta Lotnictwa Polskiego — w szóstą rocznicę wstąpienia do akcji bojowej Odrodzonego Lotnictwa Polskiego, u boku potężnego lotnictwa Związku Radzieckiego, Liga Lotnicza melduje masom pracującym kraju swoje osiągnięcia wiedząc, że coraz wyższy poziom uświadomienia ideologicznego i wyszkolenia fachowego ludzi naszego lotnictwa, to najlepszy wkład w dzieło utrwalenia pokoju.

Lotnictwo Polski Ludowej startuje po nowe sukcesy.

Twoja nauka w szkole i praca w szeregach Ligi Lotniczej zadecyduje o tym, jak szybko zostaniesz lotnikiem, jak szybko weźmiesz udział w rozbudowie silnych skrzydeł naszej Ludowej Ojczyzny, by razem z nami startować po coraz to nowe sukcesy w lotniczej pracy.

(kon)

ROMEYKO ALEKSANDER
gen. bryg.
Dowódca Wojsk
Lotniczych

ŚWIĘTO LOTNICTWA

23 SIERPNIA przypada dzień Święta Lotnictwa.

Data ta została ustalona dla uczczenia dnia rozpoczęcia działań bojowych przez nasze jednostki lotnicze w roku 1944. Lotnictwo Polskie powstało dzięki wszechstronnej pomocy naszego Wielkiego Sojusznika — Związku Radzieckiego.

Na najważniejszych odcinkach frontu, nad Warszawą, Wałem Pomorskim, Kołobrzegiem, Berlinem i nad Łabą biło się nasze ludowe lotnictwo, dając dowody bohaterstwa i ofiarności i biorąc udział w wyzwoleniu ziem polskich. Dlatego dumni jesteśmy z tradycji bojowych naszego lotnictwa. Dumni jesteśmy, że przyczyniliśmy się do zniszczenia faszyzmu, który powstał i wyrósł dzięki pomocy reakcji światowej i tej właśnie kliki imperialistycznej, która dzisiaj usiłuje rozpętać nową zawieruchę wojenną.

Okres powojenny, to okres wytężonej pracy nad zbudowaniem takiego lotnictwa, które zapewni pełne bezpieczeństwo ojczyźnie budującej socjalizm. Takie lotnictwo stworzyliśmy. Budując je oparliśmy się na zasadzie stalinowskiej, że zasadniczym czynnikiem decydującym o sile armii jest człowiek. Dlatego w naszym lotnictwie nie było miejsca dla ludzi obco-klasowych, dla poszukiwaczy przygód i awanturników. Oparliśmy nasze lotnictwo na masach ludowych, na robotnikach i chłopach, którzy pełnią straż polskiego nieba z pełnym poczuciem odpowiedzialności i dumą z zaufania jakim darzy ich naród.

Lotnictwo Polskie oparte na masach ludowych, zaopatrzone we wspaniały sprzęt techniczny, wzorując się w swej pracy na bratnim lotnictwie radzieckim — stanowi dziś poważną siłę antyimperialistyczną.

Sport lotniczy przestał być sportem dla uprzywilejowanych, dostępnym tylko dla nielicznych. Dziś Liga Lotnicza szkoli dziesiątki tysięcy młodzieży robotniczo - chłopskiej, z której wyrastają nowe kadry specjalistów, ludzi oddanych całkowicie Polsce Ludowej, ludzi walczących o socjalizm.

Toteż Liga Lotnicza rozumie jak wdzięczną i odpowiedzialną odgrywa rolę w wychowaniu i szkoleniu młodego pokolenia. Zaczynając od pierwszego szczebla przygotowania lotniczego, jakim jest modelarstwo, które pobudza młodociany umysł do rozwiązywania prostszych zagadnień techniczno-lotniczych — poprzez szybownictwo, dzięki któremu zapoznaje się młodzież praktycznie z żywiołem powietrznym — poprzez spadochroniarstwo, które wyrabia brawurę i szybkość orientacji aż do pilotażu silnikowego, szkoli się młode, pełne entuzjazmu lotniczego pokolenie w sztuce latania.

Rola Ligi Lotniczej polega na tym, by wykorzystując młodociany zapał dostarczyć młodzieży podstawowych wiadomości lotniczych i wpoić jej niezbędne zasady dyscypliny dla dobra lotnictwa. W ten sposób ułatwi się młodzieży osiągnięcie właściwego celu, którym jest budowa potężnego lotnictwa Polski Ludowej.

Jesteśmy dumni z dotychczasowych osiągnięć, ale jednocześnie nie zapominamy o ogromnych zadaniach, jakie stawia przed nami naród polski, budujący we wspaniałym wysiłku socjalizm. Młodzież zadania te wypełni całkowicie i dowiedzie, że w pełni zasługuje na zaszczytne miano lotników Polski Ludowej.

Nasze hasło, pod którym będziemy obchodzić święto w roku bieżącym brzmi: „Ludowe Lotnictwo na służbie mas pracujących, na służbie Pokoju“.

ROSNĄ SZEREGI SKRZYDLATYCH OBROŃCÓW POKOJU

Baa-czność!

Dwuszereg zamarł w bezruchu. Nad lotniskiem leży chłodna poranna mgła. Wysoko w szaro-błękitnym niebie ćwierkają zapamiętale ptaki. Jest cicho; tak cicho, jak bywa tylko w sierpniowe poranki o godzinie trzeciej nad ranem.

— Spocznij!

Kilka krótkich, ostrych komend i podchorążowie rozchodzą się biegiem do zajęć. Tak jest, biegiem, bo inaczej nie wolno chodzić po lotnisku! Każda minuta, ba, sekunda czasu jest cenna i musi być jak najlepiej wykorzystana.

W Oficerskiej Szkole Lotnictwa zaczął się jeszcze jeden dzień pracy. Twardej, wytężonej, mozolnej, ale umiłowanej przez wszystkich pracy. Dziś są doskonałe warunki lotne, więc ci „szczęśliwcy" — (jak nazywają ich młodsi koledzy), którzy już niedługo otrzymają upragnioną promocję, ze zdwojoną energią rozpoczynają loty. Wszystko idzie sprawnie i dokładnie, jak w zegarku: płynny i równy start, skomplikowane, ale wykonywane starannie i pewne figury pilotażowe, wreszcie piękne, jak na popisie lądowanie. Silnika samolotu nie wyłącza się; podchorążowie podbiegają w kolejności i od razu zajmują miejsce za sterem.

•

O siódmej spotykamy ich na śniadaniu. Biała kawa, chleb z masłem i marmeladą, wszystko w dowolnych ilościach. Chłopcy śpieszą się bardzo; zaraz po śniadaniu będzie prasówka, a tu Amerykanie dostają potężne „grzanie" w Korei, więc trzeba prelegenta o to i tamto zapytać, no a potem zobaczyć na wielkiej mapie Korei jak przedstawia się sytuacja. (Ta mapa, jak powiedział mi jeden z podchorążych, to przedmiot dumy z-tej kompanii: jest to podobno największa i najlepsza w całym batalionie).

Stanął przy niej właśnie podchorąży Mazur i powiada do kolegi:

— Klęski, jakie ponoszą amerykańscy imperialiści w Korei, to dobra nauczka dla tych wszystkich, którzy chcieliby zburzyć pokój na świecie. Ale niech pamiętają, że pokoju chcą wszyscy uczciwi ludzie we wszystkich krajach. I potrafią ten pokój wywalczyć!

Po prasówce rozpoczynają się zajęcia. Temat dzisiejszego wykładu z przedmiotu „Samolot" brzmi: „Usterzenie pionowe i poziome". Z ust wykładowcy padają w jasną, obszerną salę wyraźne, dobitne słowa.

Inna grupa przerabia w sąsiedniej sali regulamin służby wewnętrznej. Przyszli oficerowie ludowego lotnictwa uczą się słuchać, aby umieć w przyszłości rozkazywać. Surowe przepisy dyscyplinarne nie budzą w nikim obaw; nie po to tutaj przyszli, aby opóźniać szkolenie przekraczaniem regulaminów. Chcą zostać jak najszybciej oficerami polskiego lotnictwa, chcą się „uczyć, uczyć i jeszcze raz uczyć." A uczą się naprawdę dobrze.

W czasie przerwy między wykładami spotykamy przodującego w wyszkoleniu bojowym i politycznym pchr. Tokarskiego, którego grupa uzyskała na egzaminach same oceny bardzo dobre.

Ojciec kpr. Tokarskiego, robotnik — KPP-owiec, na pewno nie marzył nigdy przed wojną o tym, że jego syn zostanie oficerem. Może być dumny ze swego syna, który niedawno został przyjęty na kandydata partii, osiąga doskonałe wyniki w szkoleniu i pomaga kolegom.

Przodujących żołnierzy jest wielu. Podchorąży Rudiuk, kandydat partii, aktywista ZMP-owski, podchorąży Chaber, łącznik w Armii Ludowej podczas okupacji, syn małorolnego chłopa, plutonowy podchorąży Piekarski i wielu, wielu innych. Są także (uważajcie Czytelniczki!) koleżanki: pchr. Bronisława Kamińska, Zofia Dziewiszek, które — jak mnie poinformowało dowództwo szkoły — latają wcale nie gorzej od swych kolegów. Ze starszych roczników przodownikami są podchorążowie Nazarczuk, Radziejewski, racjonalizatorzy Wykiewicz i Jedynak i inni. Ogromną sympatią żołnierzy pierwszego rocznika cieszy się oficer Kajkowski, a w innych — oficerowie Kwiatkowski, Tutka i Milart.

Tacy ludzie stoją dziś na straży polskiego nieba. Synowie robotników i chłopów, ofiarni i bezgranicznie oddani sprawie ludu pracującego, świadomi, świetnie wyszkoleni i zdyscyplinowani. Ci ludzie, wychowujący się na najpiękniejszych tradycjach sokołów stalinowskich, potrafią, jeżeli zajdzie potrzeba, obronić pokój i bezpieczeństwo naszych granic. Bo sprawa pokoju jest ich własną sprawą.

•

Po obiedzie (powiadam Wam, wspaniały!), podchorążowie rozpoczynają zajęcia polityczne. Tu szczególnie dobitnie ukazują się korzyści z tzw. trójkowego systemu pracy. Kiedy mi pierwszy raz o tym powiedziano, pomyślałem nie bez zdziwienia: co u licha, w murarzy się bawią? Okazało się, że nie, ale pomysł jest podobny. Dobiera się po prostu trójka złożona z jednego przodującego w wyszkoleniu podchorążego i dwóch słabszych kolegów. W ten sposób wyrównuje się poziom szkolenia.

Zajęcia świetlicowe przewidziane w planie zajęć, obfitują w ogromną różnorodność. Jedni redagują gazetkę ścienną (chyba jedną z najlepszych jakie widziałem), inni ćwiczą w orkiestrze, chórze lub kółku sportowym (nie mówiąc oczywiście o obowiązkowym wychowaniu fizycznym).

•

Kiedy mijam bramę główną, spotykam kilkunastu młodych chłopców. To kandydaci do OSL. Spoglądam na nich przyjaźnie i myślę — długa przed Wami droga, wiele czeka Was pracy. Ale ci, którzy ją przejdą — zasłużą na pewno na miano prawdziwych orląt ludowego lotnictwa.

WIESŁAW GÓRNICKI

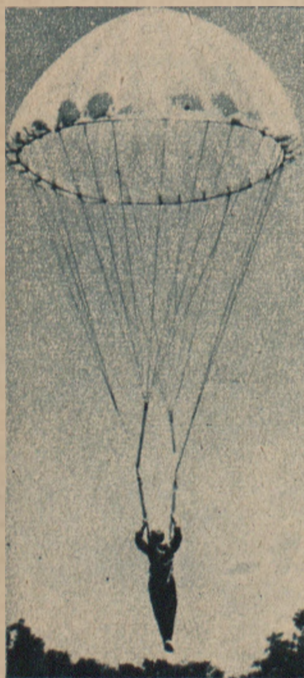




LIGA LOTNICZA

Liga Lotnicza jest masową, jedyną w Polsce organizacją lotniczą, skupiającą w swych szeregach około 600 000 członków. Z początkiem bieżącego roku Liga Lotnicza przejęła od PO „Służba Polsce" całość szkolenia szybowcowego, silnikowego i spadochronowego, jak również objęła szkolenie i trening lotniczy w aeroklubach regionalnych, które weszły w skład nowej organizacji. Połączona, scalona działalność niegdyś odrębnych organizacji lotniczych przyczyniła się do osiągnięcia przez Ligę Lotniczą w niedługim czasie poważnych sukcesów w dziedzinie szkolenia oraz popularyzacji lotnictwa w społeczeństwie.

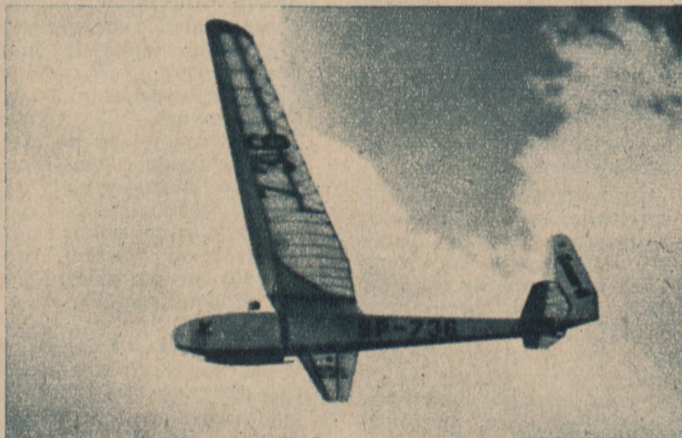
Kandydat na pilota przechodzi w Lidze Lotniczej wszystkie kolejne etapy wyszkolenia lotniczego, poczynając od modelarstwa, poprzez teoretyczne i praktyczne szkolenie szybowcowe i spadochronowe, a kończąc na kursach pilotażu silnikowego. Młodzież wyszkolona w Lidze Lotniczej jest pełnowartościową kadrą przyszłych uczniów wojskowych szkół lotniczych i doskonałym materiałem dla wyższych uczelni lotniczych.



Liga Lotnicza szkoli skoczków spadochronowych. Pierwszy stopień wyszkolenia, to skoki z wieży, których kandydat na skoczka spadochronowego musi wykonać 10, zanim przejdzie do następnego etapu wyszkolenia — skoków z samolotu.

Jednym z przejawów nowego, socjalistycznego stosunku do pracy w lotnictwie są powstające na terenie aeroklubów „Eskadry Sześciolatki". Piloci formujący się w Eskadry Sześciolatki, stawiają sobie za cel socjalistyczne przodowanie w całokształcie pracy lotniczej, zarówno na polu wyczynów sportowych, planowości latania, oszczędności, dyscypliny i koleżeństwa, jak i na polu uświadomienia politycznego oraz pracy społecznej na terenie Ligi Lotniczej. Akcja formowania Eskadr Sześciolatki objęła już wszystkie niemal aerokluby, mobilizując najbardziej ideowy element lotniczej młodzieży z ZMP-owcami na czele do wytężonej pracy nad wykonaniem zadań planu pierwszego roku Lotniczej Sześciolatki.

Analogiczna akcja rozwinęła się w modelarstwie lotniczym, grupując w Zespołach Sześciolatki Małego Lotnictwa najwartościowszą młodzież modelarską.



Szybownictwo stało się w Polsce Ludowej sportem masowym, dostępnym dla szerokich rzesz młodzieży robotniczej i chłopskiej. W pierwszym półroczu pierwszego roku „Lotniczej Sześciolatki" szybownicy nasi wykazali wysoki stopień wyszkolenia, ustanawiając między innymi około 20 krajowych rekordów szybowcowych.

Piloci szybowcowi Ligi Lotniczej, dając świadectwo wysokiemu poziomowi swego wyszkolenia, ustanowili w bieżącym roku cały szereg nowych rekordów krajowych i poprawili wyczyny z lat ubiegłych. Po szeregu rekordów w dziedzinie przelotów, padły rekordy wysokości. Pilot Andrzej Brzuska uzyskał z pasażerem na szybowcu dwumiejscowym wysokość 5 300 m, pilot Tadeusz Góra osiągnął na szybowcu jednomiejscowym wysokość 5 000 m. Nowym kobiecym rekordem krajowym jest również wyczyn pilotki Lucyny Wlazło, która wykonała przelot docelowy powrotny na trasie 70 km.

* * *

Jedną z akcji prowadzonych przez Ligę Lotniczą jest zbiórka funduszów na samoloty sanitarne, przeznaczone do niesienia szybkiej pomocy lekarskiej dla ludności miast i wsi. Akcja ta objęła wszystkie województwa kraju, przynosząc doskonałe rezultaty w postaci stale rosnącej ilości samolotów sanitarnych, które w licznych wypadkach przyczyniły się do uratowania życia chorych.



Pierwszym etapem wyszkolenia lotniczego jest modelarstwo lotnicze, czyli jak się ono popularnie nazywa — małe lotnictwo. Modelarze Ligi Lotniczej budując miniaturowe szybowce i samolociki zapoznają się teoretycznie i praktycznie z budową samolotu i prawami rządzącymi lotem. Tych modelarzy, których widzicie na zdjęciu, Liga Lotnicza wyszkoli na doskonałych pilotów Polski Ludowej.

Foto: WAF

W socjalistycznym współzawodnictwie w lotniczej pracy piloci Ligi Lotniczej osiągają doskonałe rezultaty, wyrażające się w przedterminowym wykonywaniu zobowiązań i planu wyszkolenia. M. in. Śląski Aeroklub Ligi Lotniczej już 16 czerwca br. zameldował o wykonaniu w 200% rocznego planu przelotów szybowcowych, zgodnie z zobowiązaniem podjętym w maju br. na cześć I Walnego Zjazdu Ligi Lotniczej. Klubów, które przedterminowo wykonały poszczególne punkty rocznego planu pracy, jest coraz więcej.

* * *

Sprawdzianem poziomu wyszkolenia pilotów LL, oprócz szeregu świetnych wyczynów, są organizowane przez Ligę Lotniczą zawody. W czerwcu br. odbyły się we wszystkich aeroklubach LL Eliminacyjne Zawody Silnikowe Juniorów, w początkach lipca — Śląski Aeroklub LL przeprowadził na swym terenie Regionalne Zawody Lotnicze pilotów silnikowych ze wszystkich aeroklubów, zaś 21 i 22 lipca Warszawski ALL przeprowadził organizację masowego Gwiaździstego Zlotu Pokoju pilotów silnikowych z całej Polski. Zawody wykazały wciąż rosnący poziom wyszkolenia młodych pilotów.

* * *

Przełomowym momentem w pracy lotnictwa sportowego na rzecz gospodarki narodowej był udział ekipy pilotów Ligi Lotniczej w opylaniu lasów zagrożonych przez szkodniki leśne. W ciągu trzech tygodni trwającej walki z „mniszką brudnicą" samoloty LL rozpyliły nad lasami Beskidu Śląskiego około 50 000 kg preparatu owadobójczego „Azotox", na obszar obejmujący łącznie ponad 1 200 hektarów powierzchni zalesionej. Uratowano dla potrzeb gospodarki narodowej ponad 1 200 ha cennego lasu świerkowego.

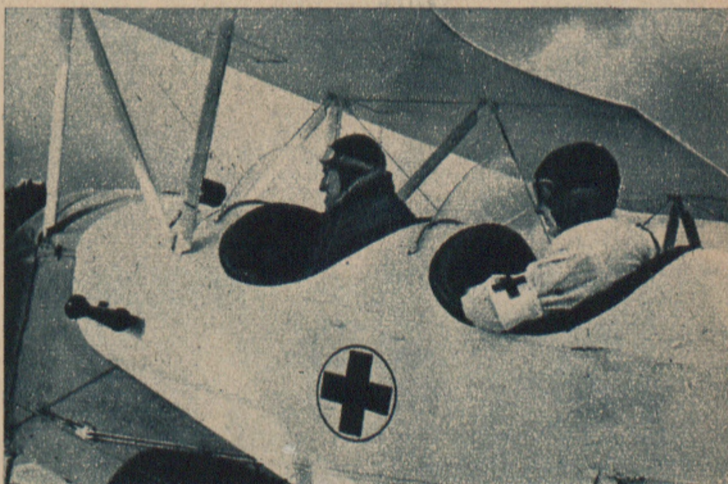
* * *

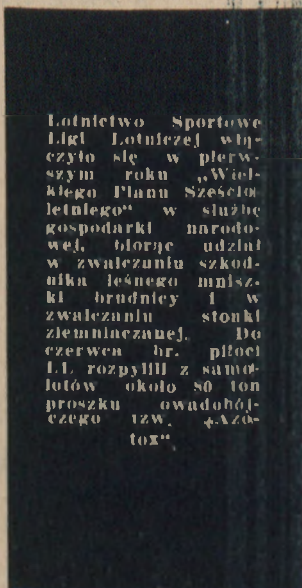
Drugą akcją Ligi Lotniczej na rzecz gospodarki narodowej był udział samolotów LL w walce ze stonką ziemniaczaną. Wielkie ilości stonki, zrzucone w niszczycielskich celach na pola uprawne Niemieckiej Republiki Demokratycznej przez samoloty amerykańskie, przedostały się na tereny przybrzeżne woj. szczecińskiego. Piloci Ligi Lotniczej położyli pas zaporowy z rozpylonego „Azotoxu" wzdłuż wybrzeża morskiego i wokół zalewów w delcie Odry, zrzucając blisko 30 000 kg owadobójczej trucizny. Akcja przyczyniła się w dużej mierze do szybkiego i całkowitego zlikwidowania niebezpieczeństwa.



Po przejściu wyszkolenia szybowcowego kandydat na pilota silnikowego ma możność dalszego szkolenia w Centrum Wyszkolenia Lotniczego Ligi Lotniczej. Po ukończeniu CWL LL młodzi piloci nie przerywając nauki lub pracy zawodowej doskonalą dalej swe umiejętności pilotażowe w Aeroklubach LL. Piloci LL — członkowie Aeroklubów oprócz pracy polityczno - społecznej i ciągłego podnoszenia swych kwalifikacji lotniczych, wykonywują pracę w służbie społecznej, przewożąc między innymi na specjalnych samolotach sanitarnych ciężko chorych w wypadku, kiedy zajdzie tego nagła potrzeba.

Foto: Red. Czas. Lotn.





Lotnictwo Sportowe Ligi Lotniczej włączyło się w pierwszym roku „Wielkiego Planu Sześcioletniego" w służbę gospodarki narodowej, biorąc udział w zwalczaniu szkodnika leśnego mniszki brudnicy i w zwalczaniu stonki ziemniaczanej. Do czerwca br. piloci LL rozpylili z samolotów około 80 ton proszku owadobójczego tzw. „Azotox".



SKRZYDŁA KRAJU RAD — NA STRAŻY POKOJU

Z ŻYCIA I PRACY STALINOWSKICH SOKOŁÓW

Lotnicy radzieccy, noszący nadane im przez naród dumne miano stalinowskich sokołów, ciągle i systematycznie podnoszą poziom swych wiadomości fachowych i świadomości politycznej. Bohaterskie tradycje z okresu Wielkiej Wojny w Obronie Ojczyzny są dla nich bodźcem do walki o pokój. Na zdjęciach: 1 — W jednym z aeroklubów DOSAW odbywa się wykład instruktora, omawiającego szczegóły konstrukcji silnika lotniczego, 2 — Legendarny lotnik radziecki, bohater Związku Radzieckiego Aleksiej Maresjew z żoną, 3 — Samolot agitacyjny, który przewoził do najodleglejszych zakątków Związku Radzieckiego Apel Sztokholmski.





Potęga lotnictwa radzieckiego, jego znakomita sprawność i wysoki poziom morale i wyszkolenia wszystkich jego ludzi nie daje spokoju imperialistycznym podżegaczom wojennym.

Lotnictwo radzieckie, stanowiące ważny czynnik w obronie pokoju, jest groźnym ostrzeżeniem dla tych wszystkich, którzy chcieliby zgarniać milionowe zyski z zaborczej, imperialistycznej wojny.

Lotnicy Kraju Rad wychowani przez społeczeństwo radzieckie byli, są i będą zawsze dla nas niedoścignionym wzorem i przykładem. Ich hart, zapał, odwaga, bohaterstwo, bezgraniczna wierność socjalistycznej ojczyźnie i wielkiemu Stalinowi, wreszcie poziom wyszkolenia i ogromny zasób umiejętności fachowych — oto, czego uczymy się od naszych radzieckich kolegów, stojących na straży najcenniejszego skarbu ludzkości — pokoju.

Lotnictwo radzieckie — to przede wszystkim ludzie, wychowani w stalinowskiej szkole, świadomi swych celów i zadań. Ale to także nowoczesny sprzęt, to eskadry produkowanych seryjnie samolotów o napędzie odrzutowym, to szybkie samoloty komunikacyjne, sportowe, szkolne i sanitarne.

Swój wspaniały poziom techniczny zawdzięcza lotnictwo radzieckie potężnej bazie przemysłowej kraju socjalizmu, pomocy i opiece radzieckiego rządu, wytężonej pracy konstruktorów i inżynierów lotniczych.

Ogromny rozwój lotnictwa sportowego w Związku Radzieckim oraz jego poważna rola w podniesieniu obronności kraju — to także ważny czynnik zabezpieczenia światowego pokoju. Ucząc się od naszych radzieckich przyjaciół, budujemy w Polsce lotnictwo sportowe, dzięki czemu wzrasta jego rola i znaczenie, jako zaplecza ludowego lotnictwa wojskowego.

Najpotężniejsze lotnictwo świata, jakiego nie ma i nie może mieć żadne państwo kapitalistyczne, to lotnictwo Kraju Rad, ojczyzny lotnictwa. Strzeże ono budownictwa socjalistycznego, twórczej pracy, szczęścia mas pracujących.

Lotnictwo stalinowskie cieszy się miłością i zaufaniem u wszystkich ludzi na świecie, którym drogi jest pokój. *(w)*



Jeden z najsławniejszych lotników radzieckich, trzykrotny Bohater Związku Radzieckiego, podpułkownik gwardii Iwan Kożedub często odwiedza modelarzy. Na zdjęciu widzimy go w otoczeniu najmłodszych modelarzy, w jednym z moskiewskich Domów Pionierów.

POZNAJEMY PILOTÓW, KTÓRZY SĄ DLA NAS WZOREM



Aleksander Pokryszkin, trzykrotny Bohater Związku Radzieckiego.



Małgorzata Raceńska znana radziecka pilotka silnikowa i szybowcowa.



Iwan Prokopienko instruktor - pilot Aeroklubu im. W. P. Czkałowa.



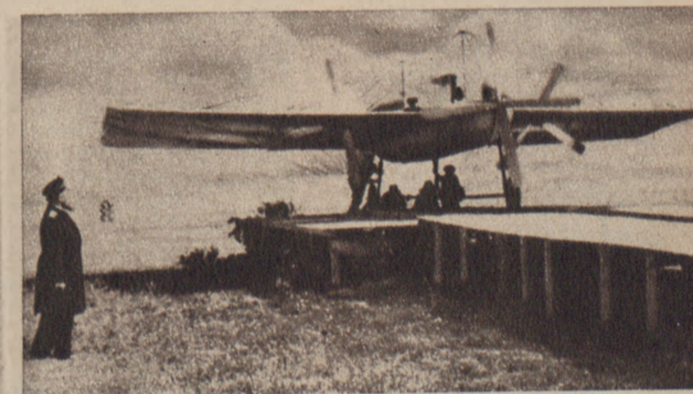
Wasyl Pawłow jeden z najpopularniejszych radzieckich pilotów sportowych.



„ŻUKOWSKI"

RADZIECKI KOLOROWY FILM LOTNICZY

Moskiewska wytwórnia filmowa „Mosfilm" zrealizowała kolorowy film pt. „Żukowski", oparty na życiu i działalności wielkiego rosyjskiego uczonego, ojca współczesnej aerodynamiki Mikołaja Żukowskiego. Film opowiada w ciekawy i zajmujący sposób o jego pracy naukowej, podkreślając przy tym doniosłe znaczenie prac uczonego dla rozwoju lotnictwa. Na zdjęciach: 1. Mikołaj Żukowski prowadzi wykład aerodynamiki w Akademii, nazwanej obecnie Akademią im. Żukowskiego, 2. Pierwszy na świecie samolot konstrukcji Aleksandra Możajskiego przed startem, 3. Piotr Niestierow, przyjaciel Żukowskiego, wykonawca pierwszej „martwej pętli" na samolocie.





3 Fw-190 zestrzelone

ODDZIAŁY radzieckie zdruzgotały front hitlerowski i dotarły do przedmieść faszystowskiego Berlina. Teraz rozpoczęły się już walki bezpośrednio w stolicy hitlerowskich Niemiec. Każdej nocy potężne bombowce radzieckie dokonywały nalotów na obiekty wojskowe w tym mieście. Niebo nad Berlinem pomimo, że hitlerowcy rzucili do walki już resztki swych doborowych eskadr, przecinały we wszystkich kierunkach samoloty z czerwoną gwiazdą i białoczerwoną szachownicą.

Młodzi polscy piloci mieli pełne ręce roboty. W czasie jednego z zadań para naszych myśliwców Kalinowski — Chromy lecąc z kursem 270° na zwiad otrzymała bezpośrednio ze stacji naprowadzenia rozkaz rozpędzenia 18 FW-190, które szły na bombardowanie naszych pozycji naziemnych.

Polscy myśliwcy natychmiast zawrócili i zaatakowali niespodziewanym wypadem z chmur hitlerowskie samoloty, dezorganizując ich szyk. 18 FW-190 zmuszonych zostało do zrzucenia bomb na pozycje własnych wojsk. W wyniku walk stoczonych przez polskie samoloty z hitlerowskimi maszynami, ppor. Kalinowski strącił jeden FW-190.



Chor. Juliusz Szwarc, jeden z pilotów I-go Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa".

Po wykonaniu tego zadania polscy piloci kontynuowali dalej pierwsze, wyznaczone im uprzednio zadanie.

20 kwietnia 1945 roku „Warszawiacy" spotkali w powietrzu 8 razy 32 samoloty, staczając z nimi 10 walk, w wyniku których chor. Łazar strącił jedną hitlerowską maszynę. Z każdym dniem było w powietrzu coraz bardziej gorąco.

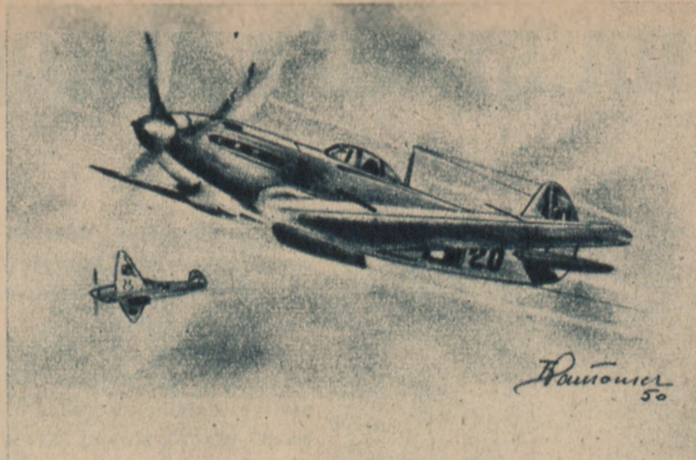
Aby być bliżej frontu I Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" nie przerywając działań bojowych przebazował w międzyczasie z lotniska Bernów na lotnisko Leuenberg.

*

Wąska taśma Łaby pozostała już daleko za polskimi samolotami.

Ppor. Chaustowcz i chor. Szwarc wracali z zadania, mając głowy nabite pozycjami nieprzyjacielskimi. Zostawili Berlin i teraz lecąc z powrotem do bazy straszliwie się nudzili. Szwarc zaczął już snuć sobie w głowie plany, co będzie robił wieczorem. Chciał trochę porozmawiać z Chaustowiczem, ale tego opanowały jakieś czarne myśli.

— Zapewne byłoby bardzo wesoło dziś w Pułku— myślał Chaustowicz — dajemy hitlerowcom bobu, że ha, ale cóż... wojna wyrwała znów spośród pilotów „Warszawy" odważnego pilota, doskonałego instruktora i serdecznego kolegę, jakim był radziecki instruktor — starszy lejtnant Szyrokun. Zginął również młody Romek Wierszchnicki. Śmierć tych dwóch pilotów była ciężkim ciosem dla I Pułku, zwłaszcza, że stało się to w ostatnich dniach wojny... Lekkie brzęczenie w słuchawkach przerwało rozmyślania Chaustowicza. Odwrócił momentalnie głowę do tyłu... Oblał go zimny pot. Zobaczył, jak 12 FW-190 wyskoczyło nagle z chmur.



— Dwunastu na dwóch — pomyślał Szwarc i Chaustowicz równocześnie i błyskawicznie porozumieli się z sobą.

Atakować było szaleństwem — uciekać niemożliwością! Polacy trzymali się razem. Kilka minut lecieli spokojnie. Ktoś, kto obserwowałby ich z dołu, zauważyłby ze zdumieniem, że para polskich samolotów leci na czele klucza hitlerowskich samolotów.

Trwało to jednak sekundy.

Hitlerowcy wykonali manewr. Jedna czwórka zaleciała Polakom z lewego boku, druga z prawego, trzecia wyraźnie schodziła na ogon.

Polacy w mig ocenili sytuację. Szybka decyzja i... zadarli maszyny, chcąc wirażem wymknąć się z otaczającego ich pierścienia wrogich maszyn. Ale w tej samej chwili drogę zabiegły Polakom dwa hitlerowskie myśliwce — skąd się wzięły ani Chaustowicz ani Szwarc nie umieli sobie wytłumaczyć. Prawdopodobnie kręciły się gdzieś w górze, niewidoczne dla naszych pilotów.

Tym razem walka była nieunikniona. A więc 14 na dwóch. Groza sytuacji powiększała się z każdą sekundą.

Szwarc nacisnął spust — kropnął w hitlerowca pełną serię. W celność strzałów nawet nie wątpił. Był tak blisko maszyny nieprzyjacielskiej, że zdążył zauważyć, wykrzywioną wściekłością twarz hitlerowca. Faszystowski myśliwiec zadymił. Posłał mu jeszcze serię „na pamiątkę" i obejrzał się za kolegą. Chaustowicz wywindował się błyskawicznie w górę i kropnął serię z broni pokładowej w drugą hitlerowską maszynę, która momentalnie zapaliła się i poszła w dół.

Tymczasem pozostałe hitlerowskie samoloty szykowały się do ataku. Sytuacja była bez wyjścia.

Polacy wykonali manewr gotowi do odparcia ataku przeważających sił, kiedy nagle posłyszeli od dołu głuchą detonację — strzelała polska artyleria przeciwlotnicza.

Znajdowali się nad swoimi — byli uratowani.

„Fockewulfy" rozsypały się w mgnieniu oka i zawróciły.

Po kilku minutach para myśliwców Chaustowicz — Szwarc lądowała na swoim lotnisku. O tym, że mieli w kabinach kilka dziur nie powiedzieli nawet dowódcy. Zameldowali tylko o wykonaniu zadania.

W tym dniu myśliwcy „Warszawy" spotkali w powietrzu 30 hitlerowskich maszyn i stoczyli 4 walki powietrzne.

Oprócz Chaustowicza i Szwarca, szczęśliwym strzelcem był również ppor. Kalinowski. Zestrzelono 3 FW-190.

(Fragment z książki „Na zwycięskim szlaku", która ukazała się nakładem Wyd. MON „Prasa Wojskowa").

JERZY KONIECZNY

aerokluby



Poniżej podajemy zestawienie ciekawszych wyczynów szybowcowych osiągniętych przez pilotów Ligi Lotniczej w roku bieżącym. Niektóre z tych wyczynów zatwierdzone zostały *) jako rekordy krajowe.

ODLEGŁOŚĆ PRZELOTU OTWARTEGO

215 km — Tadeusz Szymczak — „Mucha" — Ostrowski ALL.
240 km — Tadeusz Pawlikowski — „Mucha" — Poznański ALL.
240 km — Włodzimierz Nowik — „Atalanta" — Białostocki ALL.
210 km — Zbigniew Kudzewicz — „Mucha" — Kujawski ALL.
205 km — Jerzy Adamek — Pomorski ALL.
250 km — Edward Makula — „Mucha" — Śląski ALL.
225 km — Zygmunt Zając — „Żuraw" Śląski ALL.
225 km — Edmund Wiliński — „Sęp" — Śląski ALL.
127 km — Irena Kempówna z pasażerem — „Żuraw" — Gdański ALL.
265 km — Czempiński — „Ważka" — Poznański ALL.
245 km — Makne — Poznański ALL.

ODLEGŁOŚĆ PRZELOTU DOCELOWEGO POWROTNEGO:

122 km — Zygmunt Zając z pasażerem — „Żuraw" — Śląski ALL.
180 km — dwa razy na szybowcu jedno i dwumiejscowym — Śląski ALL.
220 km — Edward Makula — „Mucha" — Śląski ALL.
220 km — Zygmunt Zając z pasażerem — „Żuraw" — Śląski ALL.

ODLEGŁOŚĆ PRZELOTU DOCELOWEGO:

155 km — Stanisław Wielgus z pasażerem — „Żuraw" — Krakowski ALL.
245,5 km — Zbigniew Kudzewicz — „Mucha" — Kujawski ALL.
315 km — Ryszard Bitner — „Minimoa" — Warszawski ALL.
160 km — Jerzy Adamek — Pomorski ALL.
311 km — Tadeusz Pawlikowski — „Mucha" — Poznański ALL.
245 km — Edmund Wiliński z pasażerem — „Żuraw" — Śląski ALL.
380 km — Stanisław Cnotliwy — „Mucha" — Ostrowski ALL.

WYSOKOŚĆ LOTU WOLNEGO NAD MIEJSCEM STARTU:

4 600 m — Andrzej Brzuska z pasażerem — „Żuraw" — Bielsko — Bialski ALL.
5 300 m — Andrzej Brzuska z pasażerem — „Żuraw" — Bielsko — Bialski ALL.
5 000 m — Stanisław Wielgus — „Mucha" — Krakowski ALL.
5 000 m — Tadeusz Góra — „Sęp" — Żar.

SZYBKOŚĆ PO TRASIE TRÓJKĄTNEJ 100 KM:

45,11 km/godz — Adam Zientek z pasażerem — „Żuraw" — Bielsko — Bialski ALL.

SZYBKOŚĆ W PRZELOCIE DOCELOWYM 200 KM (wyczyn kontrolowany)

63,9 km/godz — Zbigniew Kudzewicz — „Mucha" — Kujawski ALL.

Plan lotów tak szybowcowych, jak i silnikowych realizowany jest w Aeroklubach Ligi Lotniczej w roku bieżącym z nieznanym dotąd tempem i rozmachem. Poniżej podajemy dane, odnośnie wykonania rocznego planu przez niektóre Aerokluby:

ŚLĄSKI ALL — Sekcja szybowcowa wykonała do dnia 21 czerwca br. 214% rocznego planu przelotów szybowcowych.

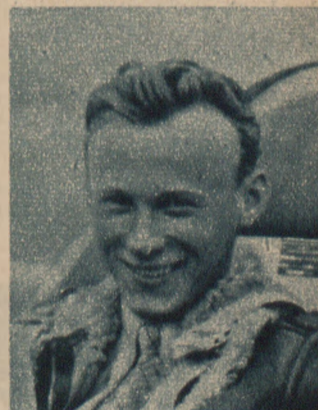
KUJAWSKI ALL — wykonał do dnia 16 czerwca br. 161% rocznego planu godzin lotu, 131% rocznego planu przelotów i 238% rocznego planu przewyższeń.

WROCŁAWSKI ALL — wykonał w czerwcu 100% rocznego planu lotów szybowcowych. Roczny plan przelotów szybowcowych wykonano w 125,7%.

WARSZAWSKI ALL — wykonał do 20 lipca br. 200% rocznego planu przelotów szybowcowych.

OSTROWSKI ALL — do 13 maja br. wykonano 207% rocznego planu przelotów szybowcowych. W lipcu wykonano 100% rocznego planu godzin lotów.

*) Wyczyn szybowcowy Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej może zatwierdzić jako rekord, jeśli przewyższa on rekord dotychczasowy, oraz wykonanie jego zostało potwierdzone odpowiednimi dokumentami i zapisami przyrządów samopiszących.



Pil. Zbigniew Kudzewicz z Kujawskiego ALL



Pil. Ryszard Bitner z Warszawskiego ALL



Pil. Zygmunt Zając z Śląskiego ALL

Zdjęcia: Red. Czas. Lotn.

TABELA KRAJOWYCH REKORDÓW SZYBOWCOWYCH

Stan na dzień 1 czerwca 1950 r.

	klasa D kategoria I szybowce jednomiejscowe		klasa D kategoria II szybowce dwumiejscowe	
konkurencja	rekord krajowy	kobiecy rek. krajowy	rekord krajowy	kobiecy rek. krajowy
długotrwałość lotu	Wielgus 1949 35 godz. 14 m	1937 24 godz. 14 m	Zientek Żurakowski 1948 23 godz 51 m	Kempówna Przymanowska 1948 14 godz 22 m
odległość przelotu otwartego	Góra 1938 577,9 km	1938 354 km	Pietrow Jakubiec 1939 309,4 km	Kempówna Wanatowa 1950 127 km
odległość przelotu docelowego powrotn.	Góra 1938 106 km	Kempówna 1948 54 km		
odległość przelotu docelowego	Góra 1939 304 km	1937 133 km	Zając Dembski 1950 112 km	
wysokość lotu wolnego nad miejsce startu	Jasiński 1947 3 660 m	Kempówna 1948 3 710 m	Zientek Hrabyk 1948 2 630 m	Kempówna Przymanowska 1948 2 065
szybkość po trasie trójkątnej 100 km	Góra 1950 52,60 km/g	Kempówna*) 1949 50 km/g	Zientek Dąbkowski 1950 45,11 km/g	
szybkość w przelocie docelowym 100 km (wycz. kontrolow.)	Kempówna 1949 36,8 km/g	Kempówna 1949 36,8 km/g		

*) Równocześnie międzynarodowy rekord w tej klasie i kategorii



JANUSZ PRZYMANOWSKI



Pod hangar podjechała ciężarówka, do której przyczepiono kryty szczelnie brezentem szybowcowy wóz transportowy.

Chłopcy zerwali się i podbiegli do mechaników.

— Kogo ściągają z przelotu? Daleko poleciał? — dopytywali się jeden przez drugiego.

Mechanicy milczeli, ale informatora znaleźli chłopcy w gadatliwym szoferze ciężarówki. Dezydery Porykowski miał co prawda bardzo mało wspólnego z lotnictwem, tym niemniej od chwili kiedy zaczął pracować w szkole wyczynowej na Wysokiej w charakterze szofera uznał, iż posiada poważne wiadomości z dziedziny lotnictwa i wszystkie najbardziej skomplikowane kwestie rozstrzygał bez namysłu.

— Wy tam czego chcecie? — krzyknął do chłopców. — Nikogo nie ściągamy. Tego nowego „Halniaka" wieziemy na Żar, bo tu ciasno. A w ogóle maszyna do chrzanu — dodał zdecydowanie. Od razu mówiłem, że z niej nic nie będzie, bo ma krzywe skrzydła. Może nie?

Popatrzył groźnie na młodych chłopców, oczekując z ich strony sprzeciwu.

Chłopcy jednak nie podjęli rzuconego wyzwania. Wrócili na swoje miejsce na murku i rozpoczęli znów przerwaną rozmowę.

ROZDZIAŁ IV

„Startuje szybowiec do Warcic"

W kabinie samolotu panował przyjemny, orzeźwiający chłód. Cichy szum wentylatorów wtłaczających oziębione powietrze splatał się z gwizdem odrzutowych silników. Izolacja tłumiła jego ostrość. Dźwięk ten był raczej przyjemny dla ucha i można było rozmawiać, nie podnosząc głosu. Czarek łowił jednym uchem rozmowę Stacha i Zbyszka, którzy siedzieli tuż za nim. Jak zwykle sprzeczali się gorąco na jakiś lotniczy temat. Tym razem chodziło im zdaje się o zalety i wady układu miejsc przy szkoleniu na dwumiejscówce.

Janek z żalem pomyślał, że nie może brać udziału w dyskusji, gdyż przecież nie wypada obrócić się na fotelu i usiąść tyłem do swej sąsiadki. Spod okna spojrzał z niechęcią na siedzącą obok dziewczynę. Jasne włosy, rumiana buzia z zadartym noskiem i małe, rozwarte wargi — chyba już gdzieś widział tę twarz. Prawdopodobnie na Politechnice. Dopiero teraz zwrócił uwagę, że na bluzce nieznajomej przypięty był ZMP-owski znaczek, a na półce leżała czapka Warszawskiej Politechniki. „Chyba spotkaliśmy się kiedyś z nią na jakimś zebraniu" — pomyślał, tym razem już bez niechęci.

— Zaraz będziemy przelatywać nad Nowym Miastem — odezwał się z tyłu głos Rejskiego. — W zeszłym roku byłem w tych okolicach na przelocie — robili dopiero fundamenty fabryki i wytyczali ulice. Ciekaw jestem jak miasto dziś wygląda? Patrzcie, patrzcie! Janek! Już widać. Tu z prawej!

Czarek rzucił się do okna i niechcący zderzyli się głowami z sąsiadką, którą widocznie również interesowały losy miasta. Zmieszał się i przepraszając, chciał usiąść z powrotem na swoje miejsce.

— Głupstwo! — roześmiała się dziewczyna. — Patrzcie, miasto jest już pod nami.

Janek z powrotem przylgnął do szyby. W dole, z szybkością 800 km/godz. odpływało w tył niewielkie jeszcze, ale piękne miasto. Wyraźnie widać było jego szerokie ulice, wieżowce i szeregi domów tonące w zieleni. Na północnym skraju miasta pracowała duża fabryka. Po chwili dymy rozpłynęły się w mgiełce pokrywającej horyzont.

— Szybkością budowy murarze nie ustępują odrzutowcom — zażartował Czarek siadając na swoje miejsce.

— Tak, w zeszłym roku pracowałam przy budowie Nowego Miasta w brygadzie uczelnianej. Wtedy trudno się było jeszcze zorientować gdzie będą ulice, a gdzie domy — odpowiedziała sąsiadka Janka. — Poznajmy się. Nazywam się Hanka Kowalewska — dodała z prostotą.

Janek uścisnął jej wyciągniętą rękę, ale nie zdążył wymienić swego nazwiska, gdyż uprzedziła go Kowalewska.

— A wasze nazwisko znam ze ściennej gazetki. Pamiętacie w zeszłym roku gdy zrobiliście złote „D", była tam wasza fotografia. Studiuję, tak samo jak wy, na wydziale lotniczym — wyjaśniła.

W tej samej chwili z głośnika umieszczonego pod sufitem odezwał się głos nawigatora:

Jesteśmy w odległości 42 kilometrów od Katowic na wysokości 1 800 metrów. Lecimy z szybkością 815 km/godz.. Prosimy pasażerów o zgaszenie papierosów i przypięcie się pasami. Rozpoczynamy schodzenie z wysokości i za cztery minuty lądujemy.

Poprzez duże, szerokie okna zobaczyli charakterystyczną, stożkowatą hałdę koło Sosnowca i olbrzymie rozciągające się do horyzontu „miasto wielu miast" złożone z Katowic, Zabrza, Chorzowa, Gliwic i Bytomia — królestwo węgla i stali. Komunikacyjny odrzutowiec zmniejszył gaz, wysunął poszerzacze i łagodnie pochylił się na skrzydło, wchodząc w przepisowy krąg nad lotniskiem.

Jeszcze raz przed oczyma Janka przesunęła się tętniąca życiem, potężna panorama Zagłębia, zobaczył jak na skrzydle rozchyliły się potężne „krokodyle" i maszyna lekko spłynęła na szeroką betonową bieżnię.

Samolot zatrzymał się, pilot wyłączył silnik i mały, pękaty ciągnik poholował maszynę przed hangar. Po chwili cała trójka przyjaciół wraz z Hanką maszerowała zgodnie na start szybowcowy. Wyjaśniło się, że dalszy odcinek drogi odbywać będą również razem. Hanka po zdaniu egzaminów na czwartym roku Politechniki jechała na praktykę konstrukcyjną do NIS-u, Naukowego Instytutu Szybownictwa — w Warcicach, a chłopcy po ukończeniu trzeciego roku studiów jadą na całe wakacje na Wysoką, by polatać solidnie na szybowcach. Wszyscy mają złote „D" i być może — o tym powiedzieli Hance z grobowymi minami w najściślejszej tajemnicy — padnie w tym czasie jakiś nowy rekord Polski, a może i międzynarodowy. Nie trudno się było domyślić, kto ma ustalać te rekordy... (c.d.n.)

„JAK 12"

Radziecki konstruktor Jakowlew znany jest nie tylko z konstrukcji doskonałych maszyn bojowych. Jego dziełem są także maszyny sportowe, komunikacyjne, łącznikowe i szkolne. Jedną z takich właśnie konstrukcji jest łącznikowa maszyna „Jak-12".

Jest to lekki samolot, zbudowany częściowo z metalu, częściowo z drzewa. Na pewno chcielibyście Czytelnicy wiedzieć, jaka jest maksymalna szybkość tego samolotu? Wynosi ona 176 km/godz., ale szybkość nie jest najważniejszą cechą. Jak-12, jako samolot łącznikowy musi odznaczać się on krótkim startem i lądowaniem. Dzięki slotom i klapom (tj. urządzeniom pomagającym przy lądowaniu) dobieg Jaka-12 wynosi 75 m. Jeżeli powiemy jeszcze, że dla startu wystarczy tylko 100 m. rozbiegu, aby samolot wzniósł się w powietrze — zrozumiemy, jak doskonałą konstrukcją jest maszyna inż. Jakowlewa.

Szybkość lądowania, tj. najmniejsza szybkość tego samolotu wynosi zaledwie 63 km godz. — jest to doprawdy wynik rekordowy. Przeznaczenie maszyny jest wielostronne. Może ona służyć jako samolot pasażerski (ma wygodne pomieszczenie dla 4 osób), sanitarny, pocztowy, może służyć do ochrony zasiewów i lasów przed szkodnikami, a nawet jest używany do rozpoznania geologicznego. Przeznaczając swój samolot dla pasażerów, inż. Jakowlew wyposażył go w urządzenia zapewniające stuprocentowe bezpieczeństwo lotu.

Jak—12 ma wmontowaną stację radiową nadawczo - odbiorczą, pozwalającą utrzymać stałą łączność z ziemią w promieniu 120 km. Oprócz radiostacji Jak-12 posiada komplet przyrządów pokładowych, który pozwala latać w dzień i w nocy. Podwozie jest doskonale amortyzowane, a pomyślano o tym z tego względu, że samolot jest przystosowany do przewożenia rannych. Koła podwozia mogą być łatwo wymienione na narty lub pływaki.

A teraz coś nie coś o silniku. Silnik Jaka-12 ma moc 160 KM i jest gwiazdą pięciocylindrową, okapotowaną (tzn. cylindry ma osłonięte specjalnymi owiewkami. Jak wygląda taka gwiazda — możecie zobaczyć na rysunku). Zapas paliwa, jaki zabiera samolot, pozwala mu lecieć bez lądowania 900 km.

Samolot skonstruowany przez inż. Jakowlewa jest jednym z dowodów pokojowej pracy narodów ZSRR, gdzie każdy wynalazek służy ludziom pracy.

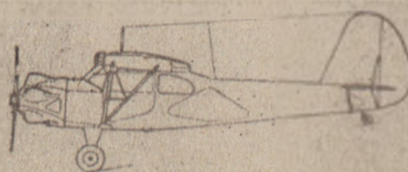
Kraj socjalizmu przoduje w rozwoju technicznym lotnictwa. Wyższości techniki radzieckiej dowodzą liczne samoloty skonstruowane przez Jakowlewa, Iliuszyna, Ławoczkina i innych.

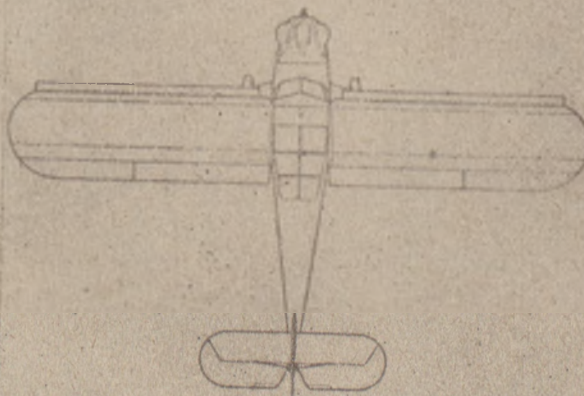
Lotnictwo polskie, wzorując się na osiągnięciach radzieckiego lotnictwa korzysta z radzieckich doświadczeń. Doskonałe maszyny sportowe, komunikacyjne i bojowe produkcji radzieckiej zobaczymy w czasie pokazów na Święcie Lotnictwa w Warszawie i innych miastach Polski.

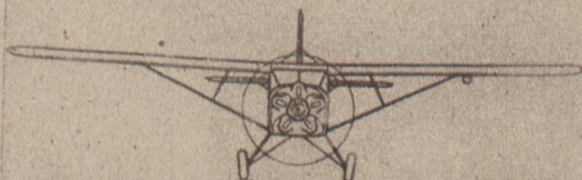
Na pokazach tych będziemy podziwiać wspaniałe ewolucje polskich pilotów na samolotach rodzimej konstrukcji i produkcji oraz na doskonałych samolotach produkcji radzieckiej.

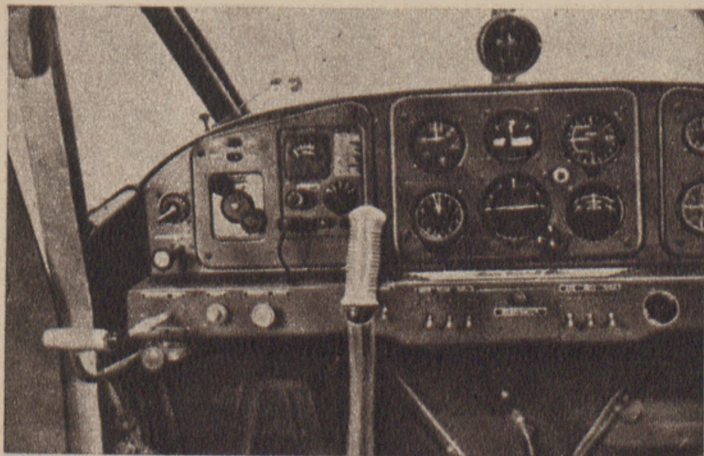
Huk silników w powietrzu przypomni Wam o samolocie „Jak-12", o którym przed chwilą dowiedzieliście się z SIM-u.

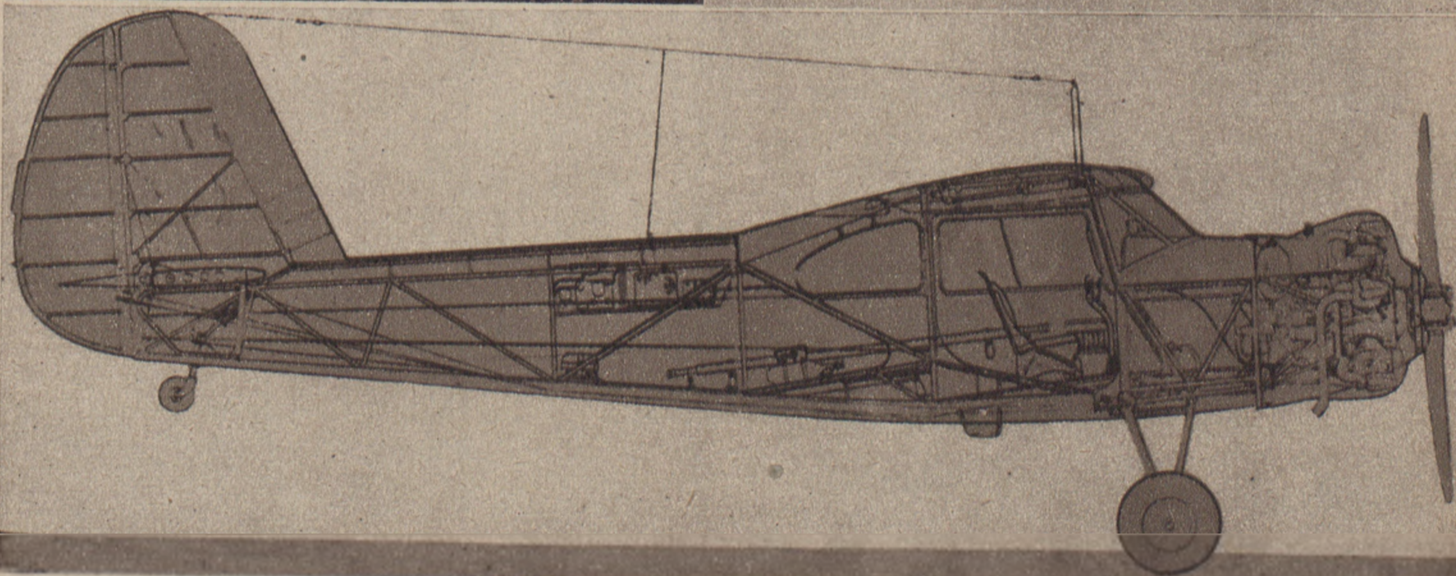
K. T.

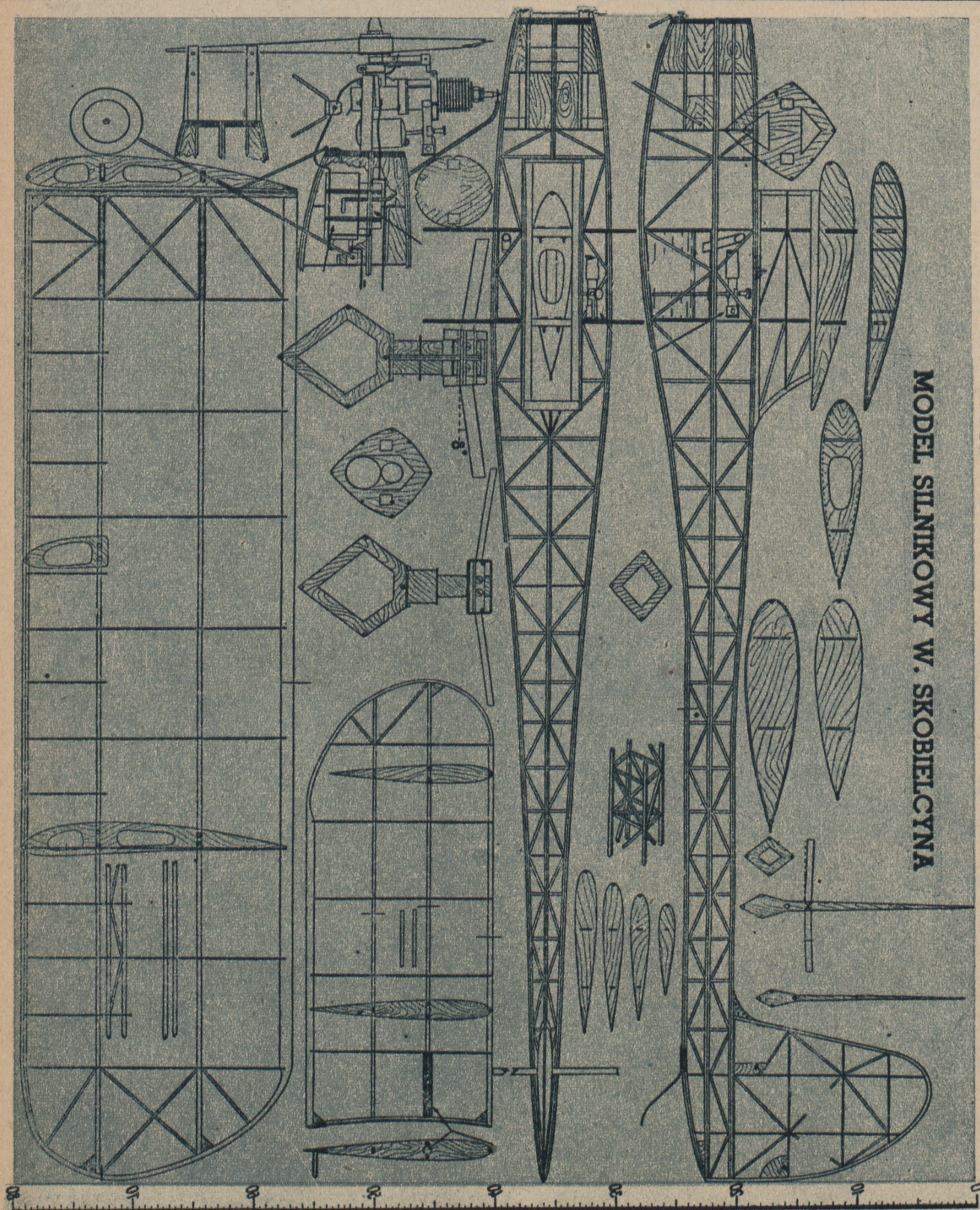











MODEL SILNIKOWY W. SKOBIELCYNA

MODEL SILNIKOWY W. SKOBIELCYNA

Nakładem Państwowego Wydawnictwa Literatury Dziecięcej w Leningradzie wydano w ZSRR w roku bieżącym broszurę pod tytułem: „Jak zbudować model latający z napędem silnikowym" autora W. Skobielcyna. Broszura ta (20 stron druku) zawiera szczegółowy opis budowy modelu oraz rysunki wykonawcze.

Model Skobielcyna wykonany przez czternastoletniego Miszę Aniłowa z Leningradzkiego Domu Pionierów im. A. Żdanowa ustanowił dwa rekordy wszechzwiązkowe, przelatując odległość 12 000 m oraz osiągając wysokość 2 425 m. Wyniki te należy zaliczyć do bardzo dobrych również z uwagi na to, że model został wykonany przez młodego i niezaawansowanego modelarza.

Wyniki te również są sprawdzianem jakości modelu, którego nieskomplikowaną konstrukcję reprodukujemy w niniejszym numerze.

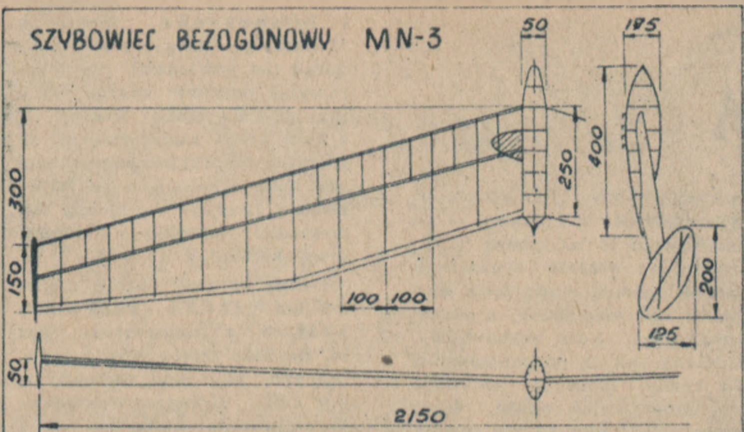
Model wykonany jest całkowicie z materiałów krajowych. Posiada układ niskiego parasola oraz wyposażony może być w silnik o pojemności 9 — 10 cm3. Główne wymiary geometryczne podano na rysunku modelu w trzech rzutach, a szczegółowe dane znajdziemy na dużym rysunku, który przy wykonywaniu modelu należy powiększyć do wielkości naturalnej, posługując się zamieszczoną z boku rysunku skalą.

Ze względu na łatwość transportu modelu płat wykonano dzielony osadzając skrzydła systemem bagnetowym na wieżyczce kadłubowej.

Wszystkie szczegóły konstrukcyjne zaznaczone są na rysunku, tak, że nie ma potrzeby ich omawiania. Warto jedynie zwrócić uwagę na umieszczenie dodatkowego zbiornika paliwa (28) dla lotów daleko dystansowych w środku ciężkości modelu.

Profil skrzydła typu Goettingen, jest lekko wklęsły, a stateczników symetryczny.

Kto z modelarzy dysponuje więc silnikiem o wskazanej pojemności ma możność zbudowania dobrego i wypróbowanego modelu. Kto natomiast posiada mniejszy silnik, też skorzysta z planu wykorzystując z pewnością ciekawe rozwiązania konstrukcyjne we własnych projektach.



CO BUDUJĄ MODELARZE

SZYBOWIEC BEZOGONOWY M-N-5

Skrzydło. Skrzydło dzielone o obrysie prostokątnym, od połowy przechodzące w lekki trapez. Krawędź natarcia o przekroju 3 × 3 mm, krawędź spływu 10 × 2 mm. Dźwigar dwuteowy składa się z trzech listewek 3 × 10 mm w środku skrzydła, które stopniowo się ścieniają, na równi z profilem. Skrzydło posiada zwichrzenie aerodynamiczne i geometryczne, aż do ujemnie działających końców.

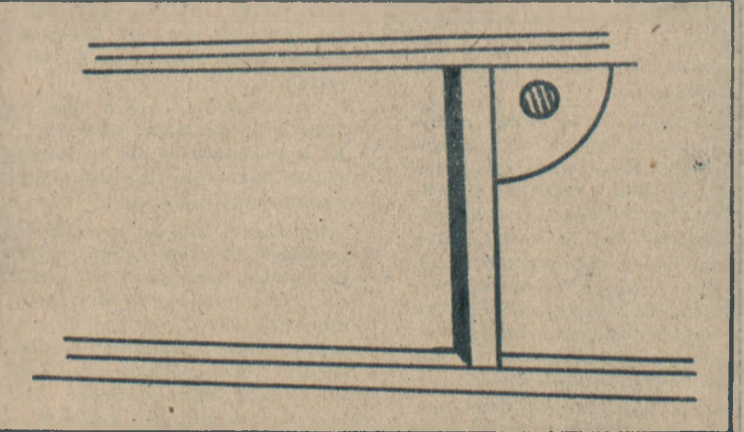
Kadłub. Kadłub o przekroju eliptycznym, z przejściem aerodynamicznym w skrzydła, w tylnej części. Wręgi wykonane ze sklejki 1,5 mm, ażurowane. Wzdłuż kadłuba biegnie 12 podłużnic; 1 listwa 10 × 5 mm; 3 listwy 3 × 5 mm; oraz 8 listewek 2 × 2 mm. Na spodzie przymocowano kilka haczyków startowych, w celu możności regulacji lotu na holu.

Statecznik kierunkowy. Stateczniki kierunkowe profilowane. Można jednak z równym powodzeniem zastosować nieprofilowane, ze sklejki 1 mm. Stateczniki kierunkowe zamocowane są przy pomocy dwóch sworzni, wchodzących w rurki ustawione na pierwszym i drugim dźwigarze. Daje to możność regulacji kąta nastawienia statecznika.

Dane techniczne: Rozpiętość — 2 150 mm, powierzchnia płata — 48 25 dcm², wydłużenie — 9,67, V pionowe płatów — 2,65°, V poziome płatów — 15,5°, ciężar — 580 g, obciążenie płata — 12 g/dcm².

Miron Nowak
Złotów,
ul. Moniuszki 1

KĄCIK WYMIANY DOŚWIADCZEŃ



Przy oklejaniu kadłuba, sporo trudności nastręcza oklejanie rozpórek w miejscach, gdzie znajdują się kołeczki służące do zaczepiania gumy utrzymującej skrzydła na kadłubie. Trudność tę można ominąć, stosując wstawkę jak pokazano na rysunku. Przy oklejaniu w tym wypadku papier się nie pomarszczy, a jednocześnie zwiększymy wytrzymałość rozpórki tworząc węzeł konstrukcyjny.

Andrzej Bekier
Chorzów II
Pl. Mickiewicza 4
m. 2.

SKRZYNKA TECHNICZNA

W dzisiejszej skrzynki ucieszą się na pewno nasi najmłodsi Czytelnicy, tzn. tacy, którzy do Simowej rodziny należą od niedawna, a nawet tacy, którzy trzymają dziś SIM po raz pierwszy w ręku. Mianowicie postanowiliśmy dziś (ku rozpaczy starszych, zaawansowanych Czytelników) wydać specjalną skrzynkę, z odpowiedziami na najprostsze i najłatwiejsze pytania z dziedziny techniki lotniczej.

Tak np. kol. EWA WOJCIECHOWSKA z Gliwic pyta z zaciekawieniem, czy to prawda, że buduje się silniki lotnicze o kształcie gwiazdy, a jeżeli tak, to dlaczego ich nigdy w samolotach nie widać.

Oczywiście, że prawda. Silniki gwiaździste buduje się stosunkowo najczęściej dla ich wielu zalet, jak możliwość dobrego chłodzenia, łatwy montaż (a więc i naprawa), stosunkowo niskie koszty itp. Cylindry (a te już znacie, jak sądzę) ułożone są promieniście; jest ich najczęściej 5, 7 lub 9. Czasem, do silników o dużej mocy, stosuje się tzw. podwójne gwiazdy o 14 lub 18 cylindrach.

Że zaś tych „gwiazd" nie widać, to inna sprawa. Właśnie konstruktorzy dobrze się napracowali nad tym, żeby je jak najlepiej schować. Na pewno koleżanka Ewa jechała kiedyś na rowerze. Kiedy przy dużej szybkości wystawi się nogę w bok, czujemy wyraźny opór powietrza. Czy wyobrażacie sobie jaki opór stawiałyby silniki i cała plątanina rurek, przewodów, urządzeń dodatkowych i to przy szybkości kilkadziesiąt razy większej od szybkości roweru! Dlatego właśnie silniki okrywa się specjalnymi blachami, zmniejszającymi opór, co ogromnie wpływa na szybkość samolotu.

Kol. ANATOL POMIAN z Krystynowa prosi nas o wyjaśnienie, jak to naprawdę jest z tymi samolotami rakietowymi i odrzutowymi.

Bardzo chętnie służymy wyjaśnieniem, tym bardziej, że często są one zupełnie błędnie nawzajem mylone.

Otóż samolot o napędzie odrzutowym posiada najczęściej skomplikowany, złożony z dużej ilości części silnik, a często nawet posiada ich kilka. Silnik ten składa się ze sprężarki, tj. urządzenia sprężającego silnie wlatujące powietrze, z komory spalania, gdzie jak sama nazwa wskazuje, ulega spaleniu mieszanina powietrza z paliwem, którym jest nafta, oraz turbiny i dyfuzora, z których pierwsza obracana przez uchodzące gazy — sama obraca sprężarkę, a w drugim gazy te rozprężają się, oddając swój „odrzut" całemu silnikowi, a przez to i samolotowi. Jak więc widać, silnik odrzutowy potrzebuje do swej pracy powietrza i to w ogromnych ilościach.

Silnik rakietowy nie potrzebuje go natomiast wcale. Jest on w samej zasadzie podobny do znanej Wam zapewne rakiety, jakiej używa się często dla iluminacji na zabawach i uroczystościach. Ruch następuje po prostu przez wydzielanie się z dużą szybkością gazów pochodzących ze spalania zawartego w rakiecie materiału.

Samolotów rakietowych, jeżeli nie liczyć bomb latających i kilku próbnych typów, w zasadzie się nie buduje. Tym niemniej pierwsza podróż międzyplanetarna odbędzie się właśnie na samolocie tego typu, ponieważ tylko on potrafi poruszać się w przestrzeni, gdzie prawie nie ma powietrza.

Inż. Tłoczek

POCZTA lotnicza

„Niedawno wpadł mi w ręce po raz pierwszy jeden z numerów SIM-u. Bardzo się ucieszyłam, że nareszcie znalazłam kogoś, kto stale mówi mi o lotnictwie i o tym, jak zostać lotnikiem — pisze w swym pierwszym liście do redakcji kol. BASIA z Zebrzydowic. — Było to dla mnie naprawdę wielkie przeżycie, od dawna bowiem marzyłam o lataniu, ale nie wiedziałam gdzie i do kogo się udać, by postawić pierwsze kroki na drodze do lotnictwa".

Tak, wiele koleżanek i kolegów po przeczytaniu po raz pierwszy SIM-u przysyła do nas podobne listy i oto kol. kol. JANICKI ADAM z Tczewa, KOŚCIŃSKA ANIELA z Olsztyna oraz PIOTR BRZEZIŃSKI z Jeleniej Góry chcą poświęcić się lotnictwu i proszą o radę.

Pomocy chętnie Wam udzielimy, ale radzimy najpierw wszystkim gruntownie zapoznać się z naszymi lotniczymi czasopismami i zdecydować się: albo na to, aby zostać lotnikiem i latać, lub też konstruktorem — bo to dwie różne dziedziny i w różny sposób trzeba się kształcić.

Niektórych niepokoi także inna bardzo ważna rzecz, a mianowicie wiek. Na przykład kol. ZOSIA z Grójca i JACEK KRZEMIŃSKI z Nowego Pasłęka mają dopiero po 12 lat i nie wiedzą, czy będą już mogli rozpocząć pracę w lotnictwie. Proszę chwileczkę poczekać, zaraz damy odpowiedź.

Wszystkich prosimy od tej chwili dobrze pamiętać o jednym. Pierwszym krokiem na drodze do lotnictwa jest wstąpienie do Ligi Lotniczej, ale samo wstąpienie nie wystarczy, trzeba zacząć pracować i to aktywnie.

I tu znowu wiele nieporozumień. Kol. PIETRASZEWSKI JAN z Nowego Sącza pyta, od ilu lat można się tam zapisać i ile trzeba ukończyć klas. Koledzy, do Ligi Lotniczej może być przyjęty każdy młody obywatel Polski Ludowej — wiek i wykształcenie nie gra tu żadnej roli.

A teraz, wszyscy ci koledzy, którzy chcą latać, jak kol. BASIEK ANNA i JANEK KOSTRZEWSKI z Połańca — po ukończeniu 16 lat muszą w ramach tej właśnie organizacji złożyć podanie o przyjęcie najpierw na teoretyczny, a potem praktyczny kurs szybowcowy.

Kursy tak są zorganizowane, że każdy może je ukończyć nie przerywając nauki. Kurs teoretyczny odbywa się zazwyczaj w zimie w godzinach dostosowanych do godzin nauki w szkole, a kurs praktyczny w okresie wakacji — tak, że kol. GODLEWSKI STEFAN z Częstochowy na pewno nie opuści się w nauce.



Z okazji święta Lotnictwa Zarząd Główny Ligi Lotniczej wydał broszurkę propagandową pt. „Lotnictwo Polski Ludowej", której okładkę reprodukujemy powyżej. Broszurka wydana została w staranne) szacie graficznej i nakładzie 100 000 egzemplarzy. Str. 32, cena 25 zł.

W ramach Ligi Lotniczej przechodzi się wyszkolenie szybowcowe i silnikowe i w ten sposób zdobywa się zaszczytne miano pilota.

Oczywiście, tą drogą pójdą ci wszyscy, którzy chcą pracować w lotnictwie cywilnym, jak kol. kol. JANECKI GRZEGORZ ze Szczecina i BOGDANOWSKI JAN z Łodzi. Inni natomiast, pragnący zostać pilotami wojskowymi muszą nieco inaczej pokierować swoim wyszkoleniem. Do Ligi Lotniczej trzeba zapisać się także, wyszkolenie szybowcowe i silnikowe jest również potrzebne. Należy tylko po ukończeniu 18 lat złożyć w Rejonowej Komendzie Uzupełnień w miejscu swego zamieszkania podanie o przyjęcie do Oficerskiej Szkoły Lotnictwa, załączając zaświadczenie o aktywnej pracy społecznej, o pracy w Lidze Lotniczej, świadectwo ukończenia kursów szybowcowych itp.

Kol. GRZESZCZUK JANINA i DOBRZYŃSKA ZOSIA z Warszawy, piszą: nikt nam dotąd nie powiedział, czy i my również możemy starać się o przyjęcie do OSL. Możecie — z tym tylko zastrzeżeniem, że procentowo przyjmuje się mniejszą ilość niewiast, a te, które zostają przyjęte — muszą odpowiadać wysokim wymaganiom komisji.

Drugą sprawą, która niepokoi kol. JACKA PIĄTKOWSKIEGO z Białegostoku jest to, ile klas trzeba mieć ukończonych, aby móc zapisać się do OSL. Kolego, wymagane wykształcenie waha się od 7 klas dla kandydatów na podoficerski kurs strzelców pokładowych i radiotelegrafistów, do matury — dla kandydatów do szkoły podchorążych rezerwy.

To chyba najważniejsze, już teraz każdy z Was będzie wiedział, gdzie i do kogo się udać, aby postawić pierwsze, a potem dalsze kroki na drodze do lotnictwa.

„Słyszałem już coś o tym — pisze kol. ROMAN ZAWADZKI z Poznania — ale do jakiej szkoły mam się zapisać, aby zostać konstruktorem?".

Do Ligi Lotniczej musicie oczywiście również należeć, trzeba bowiem zaznajomić się ogólnie z lotnictwem, co w dużym stopniu ułatwi Wam dalszą pracę. Po ukończeniu 9 klas szkoły ogólnokształcącej lub gimnazjum mechanicznego należy zapisać się do Liceum Mechaniczno - Lotniczego w Warszawie (Hoża 88) lub w Bielsku (Żymierskiego 14-a. Nauka w liceum trwa trzy lata, a po ukończeniu otrzymuje się tytuł technika lotniczego. Jeśli jednak ktoś, tak jak kolega WIATR JERZY z Zamościa chce się kształcić dalej, to musi wstąpić na Wydział Lotniczy Szkoły Inżynierskiej im. Wawelberga i Rotwanda w Warszawie lub Politechniki Wrocławskiej.

Kol. ROZWADOWSKI STEFAN z Przemyśla pyta się czy na wydział lotniczy jednej z wyższych uczelni można się dostać tylko po ukończeniu Liceum Mechaniczno - Lotniczego. Nie kolego, aby zostać tam przyjętym, można z równym powodzeniem przystąpić do egzaminu konkursowego po ukończeniu 11-letniej szkoły ogólnokształcącej.

I tu również należy rozróżnić wyszkolenie cywilne i wojskowe. Kto chce, jak kol. NOGACKI WOJCIECH z Warszawy zostać mechanikiem wojskowym musi po ukończeniu 18 lat złożyć w RKU podanie o przyjęcie do Technicznej Szkoły Lotnictwa.

Sprawa wymaganego wykształcenia jest uregulowana podobnie jak w OSL, z tą tylko różnicą, że 7 klas szkoły podstawowej potrzebne jest dla kandydata na kurs młodszych specjalistów lotniczych, natomiast matura — na oficerski kurs techników rezerwy.

Te parę uwag wystarczy, aby zorientować Was ogólnie w drogach naszego szkolenia lotniczego. Każdy młody człowiek, który marzy o zostaniu lotnikiem musi zawrzeć ścisłą znajomość z naszymi lotniczymi czasopismami, bo tylko w ten sposób uda mu się zawsze trzymać rękę na pulsie najbardziej aktualnych zagadnień lotnictwa. (U)

NA ZDJĘCIU NA OKŁADCE: Przodownicy wyszkolenia Odrodzonego Lotnictwa Wojskowego.

Foto: WAF

Cena 20 zł.

WYDAJE: LIGA LOTNICZA

REDAGUJE ZESPÓŁ

Adres redakcji: Warszawa 5, ul. Krakowskie Przedmieście 11/26, tel. 75-980, 83, 84, 85, 88, wewn. 45. Druk: Rotograwiura MON, „Prasa Wojskowa" Warszawa.

Warunki prenumeraty: miesięcznie — 80 zł, kwartalnie — 220 zł, półrocznie 420 zł, rocznie 800 zł.

Wpłacać czekami na konto PKO 1-15678, na adres: Państwowe Przedsiębiorstwo „Kolportażowe „RUCH" Warszawa, Plac Trzech Krzyży 16a. Zam. Nr 1269.

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

B-118934.